

Az erdélyi vasútépítések előzményei

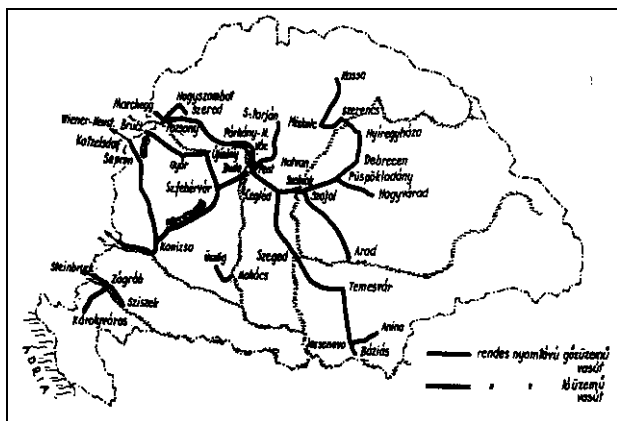
II. rész

dr. Horváth Ferenc

ny. MÁV mérnök, főtanácsos

A magyarországi vasúthálózat Nagyváradig és Aradig vezető vasútvonalai

A hazai vasúthálózat első vonalának 1846. évi megnyitása után épített vasútvonalak közül három vezetett Erdély területére Nagyváradig és Aradig. Ezek a Tiszavidéki Vasút 1858-ban üzembe helyezett Püspökladány–Nagyvárad és Szajol–Arad, valamint az Alföld–Fiumei Vasút 1870-1871-ben megnyitott Szeged–Nagyvárad vasútvonala. Az Aradig és Nagyváradig vezető vasútvonalak tehát viszonylag rövid idő múltán megépültek (1. ábra), a folytatásuk Erdély belső területére azonban még késett. Nem vezettek Erdély belseje felé az Osztrák Államvaspálya Társaság 1856 és 1863 között üzembe helyezett Szeged–Temesvár–Báziás és a Jassenova–Anina közötti vasútvonalai sem. Ezek a magyar fővárost és az Al-Duna vidékét kötötték össze és feltárták a Krassói Érchegység bányavidékét.



1. ábra.

1867-ig Aradig és Nagyváradig megépített magyarországi vasútvonalak

A Tiszavidéki Vasút vonalának pályája

Az Osztrák Államvasút magyarországi vonalainak eladása után a Tiszántúlon csaknem 600 km-es vonalhálózatot építő Tiszavidéki Vasúttársaság jelentősen elősegítette az erdélyi vasútépítkezések megindítását azzal, hogy két vonalát Nagyváradig és Aradig megépítette, mert ezzel létrehozta a két legfontosabb erdélyi fővonal csatlakozó állomásait.

A Tiszavidéki Vasút 1856-ban, még az alkotmány nélküli kormányzás idején kapott engedélyt

többek között az Osztrák Délkeleti Államvasút által már megkezdett Szolnok–Debrecen vasútvonal építésének folytatására, illetve az ebből kiágazó Püspökladány–Debrecen, és Törökszentmiklós–Arad vasútvonalak építésének megkezdésére. A püspökladány–nagyvárad vasútvonal kiágazási pontját egy ideig vitatták, és kedvezőbbnek vélték Debrecen közvetlenül összekötni Nagyváraddal. Ez azonban a Pest–Nagyvárad közötti távolságot valamivel meghosszabbította volna. (A közvetlen összeköttetés később helyi érdekű vasút építésével valósult meg.) Megváltozott az aradi vasútvonal kiágazási pontja is, Törökszentmiklós helyett Szajolba helyezték át.

A Tiszavidéki Vasút a Püspökladány–Nagyvárad vonal földmunkáját a Bach korszakban, 1857. január 1-jén vette át az Osztrák Délkeleti Államvasúttól és a téli időjárás elmúltával folytatta az építkezést. A 68 km hosszú vonalat 8 hónappal a megszabott határidő előtt, 1858. április 24-én megnyitották.

Hasonlóan rövid idő alatt elkészült a jóval hosszabb, 143 km-es Szajol–Arad vasútvonal, amelyet 14 hónappal a befejezési határidő előtt, 1858. október 25-én adtak át a közforgalomnak.

A két vonalnak rövid szakasza esett a mai Erdély területére, az alig több mint 10 km hosszú Bors–Nagyvárad és a 20 km-es Kürtös–Arad vonalrész.

Mindkét vasútvonal síkvidéken, jórészt alacsony töltésen vezetett, így kevés földmunkával készült el. Nagyobb fahidat építettek a Berettyón Mezőtúrnál és Berettyóújfalunál, valamint a Körösön Gyománál.

A Püspökladány–Nagyvárad vonalon a legkisebb ívsugar 569 m, a szajol–aradin 984 m volt. A legnagyobb emelkedő sehol sem haladta meg az 5‰-et.

A Tiszavidéki Vasút vonalain 5,69 m hosszú, 37 kg-os „g” jelű vassíneket fektetett, amelyeket 6 db tölgytalpfa támasztott alá. A sínvégek összekapcsolásánál szilárd illesztést használtak, az illesztés melletti első aljközben az aljtávolság 87 cm, a másodikban 95 cm, a többi helyen 102,7 cm volt. Az acélsínre való cserét már a társaság megkezdte 7,0 m hosszú, 31,0 kg-os „o” jelű sínekkel, majd az államosítás után a MÁV folytatta. 1895-től először 7,5-8,0 m hosszú, 33,25 kg-os, majd 1897-től 9,0-12,0 m-es, 34,5 kg-os „c” jelű sínekkel. 1913-tól kezdve a Békéscsaba–Arad közötti szakaszban 12,0 m hosszú, 42,8 kg-os „I” jelű síneket is felhasznál-

tak. Ugyanekkor ezen a szakaszon folyt a második vágány alépitményének kialakítása, sőt egy részen a vágány fektetése is, amit azonban az első világháború végén abbahagytak.

A Tiszavidéki Vasút két vonalának a mai Erdély területére eső szakaszán csak a két végállomás volt nagyobb állomásnak minősíthető. Nagyvárad és Arad pályaudvarai eleve nagyobb vágányhálózattal épültek és mindkettőt jelentősen bővítették a Keleti és az Első Erdélyi Vasút csatlakozása alkalmából, majd később is. Biharpüspöki, illetve Kürtös ekkor még csak közepes méretű állomások voltak.

1883-ban Nagyvárad állomáson a vágányok hossza meghaladta a 17,7 km-t, két átmenő fővágánya, öt megelőző-, 14 kezelő-, 17 csonka vágánya és hat vágányos vontatási telepe volt. A vágányokat 96 kitérő és két fordító korong kapcsolta össze. A felvételi épületen kívül két nagy áruraktár, egy gabonaszín, 18 állásos mozdonyszín és több kisebb épület segítette az üzemvitelt.

Arad állomás vágányhálózata közel azonos volt, hasonló épületállaggal.

A Tiszavidéki Vasút teljes vonalhálózatát – beleértve a nagyváradit és aradi csatlakozó állomásokat is – 1880. január 1-jével az ugyanez évi XXXVIII. törvénycikk alapján államosította a magyar kormány.

A Tiszavidéki Vasút vonalain épült magasépítmények

A Tiszavidéki Vasút 1858-ban megnyílt nagyváradit vonalszakaszán Biharpüspöki, az aradit Kürtös állomáson volt a Tiszavidéki Vasútnak szép felvételi állomásépülete. A TVV felvételi épületeinek tervesaládjából a legnagyobb – városi – épületalakzatot építették fel Aradon és Nagyváradon. Mindegyik előtt a TVV fából ácsolt, három vágányt fedő facsarnoka is állt. A századforduló idején, amikor a MÁV minden magyar városban új, a városi középületek sorába jól illő, reprezentatív és a historizmus stílusarchitektúrájában fogant új állomásépületet telepített, akkor Aradon is a MÁV Magasépítési osztályának tervei alapján új épületet emeltek, Nagyváradon viszont helyi építész közreműködésével a régit építették át.

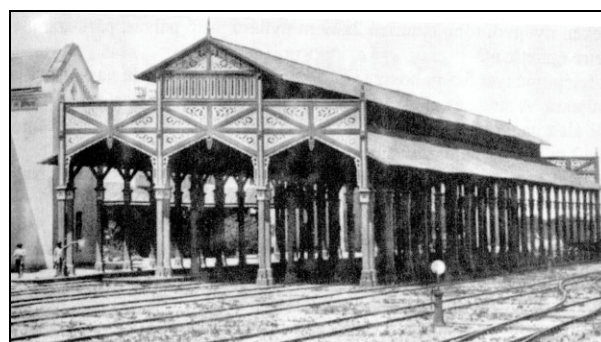
Az új aradi épület (2. ábra) is a nagy magyar pályaudvarépületek hármass tömegtagozódását mutatja, hangsúlyos középső épülettömböt, és két valamivel kisebb kompozíciójú szélső tömböt. A középső érdemben az utas-előcsarnokot reprezentálja, a szélsők, melyek háromszintesek, emeletein lakások foglalnak helyet. Az összekötő épületszárnyak kétszintesek. A posta épületszárnya még a nyugati épületvégen túl is nyújtja a kompozíciót, újreneszánsz architektúráját a szigorú funkcionalizmust tükröző perontető egyesíti a vágányok felőli oldalon a főépülettel.



2. ábra.

Arad, Pfaff Ferenc és munkatársai által (MÁV) épített új felvételi épület

Aradon az új felvételi épület mellett megtartották még egy ideig a régi TW facsarnokot is. Meg kell jegyezni, hogy a TVV facsarnokai a nagyobb, magasabb kéményű gőzmozdonyok forgalomba állításával és a csarnok faanyagának öregedésével gyakran tüzet fogtak. A legutolsót Püspökladányban 1918 őszén bontották el (3. ábra).



3. ábra.

A TTV jellegzetes facsarnoka

Nagyváradon az épület ugyanúgy a reneszánsz architektúrát tükrözi, mégis eltérő jellegű, mint azt a MÁV saját tervezésű alkotásainál ismerjük.

Mindekét épület – Arad és Nagyvárad is átalakításokkal – máig fennmaradt.

Az Alföld-Fiumei Vasúttársaság vonalának pályája

Az Alföld-Fiumei Vasúttársaság (AFVT) 393 km hosszú Nagyvárad–Eszék–Villány vonalának szintén csak egy rövid, a Nagyvárad–Nagyszalonta közötti, alig több mint 50 km-es szakasza jutott a mai Erdély területére. Az 1869. és 1871. évek között hat részletben üzembe helyezett vasútvonal Csaba és Nagyvárad közötti részét utolsóként, 1871. szeptember 14-én nyitották meg, egy évvel később mint a Nagyvárad–Kolozsvár vonalat. Ez a vonal is a Tiszavidéki Vasút Nagyvárad állomásából indult ki és hozzájárult ahhoz, hogy az állomás valóban vasúti csomóponttá váljék.

Alföld-Fiumei Vasút vonalának nagy jelentősége volt a Tiszántúl és Nagyvárad, valamint a környező terület mezőgazdasági és ipari termékeinek nyugati irányba való szállítása szempontjából. Mint az ország nagy részét átszelő átlós vasútvonal közvetlen vasúti kapcsolat volt a Duna–Tisza köze, a Dunántúl és a Dráva–Száva köze vidékével, sőt az Adriai-tengerrel is. Nem épült meg ugyan a vasútvonalnak a társaság által tervezett Eszék–Fiume szakasza, de Villányon és Baracson keresztül kapcsolódott a Déli Vasút vasúthálózatához, amelynek vonala már akkor Triesztig vezetett. Később pedig a Dráva–Száva közén létesített vasútvonalakkal Károlyvároson át megvalósult a közvetlen fiumei összeköttetés is.

A vasútnak Csabától Nagyváradig vezető szakasza síkvidéki nyomvonalú volt, kis emelkedőkkel és nagysugarú ívekkel, enyhén dombos vidéken csak a Nagyvárad–Les közötti szakasza haladt. Egyetlen nagyobb műtárgya Nagyvárad és Ősi-pusztá között a Sebes Körös felett vezetett át. Ez eredetileg 10 támközü fagerenda hídként készült el, egyenként 12 m fesztávval, összesen 120 m hosszban. A fahidat 1883-84-ben a vasúttársaság kőpillérekön nyugvó, több támaszú 2x49 m nyílású, alsó pályás, párhuzamos övű vasszerkezetre építette át.

A vasút felépítményét 5,5 m hosszú, 32,5 kg/m tömegű, „b” jelű vassínekből fektették, bükkfa aljakra. A sínek és aljak gyenge minősége miatt már a vasúttársaság fennállásának ideje alatt nagyobb

mennyiségű alkatrészcsereét hajtottak végre, az államosítás után pedig 8-12 m-es, „c” rendszerű sínekkel cserélte ki a MÁV a felépítményt.

A vasútvonal ezen szakaszának a végállomáson kívül nagyobb állomása Nagyszalonta volt.

Az építéskor a pálya mentén villamos táviró vezetékét szereltek fel. A vezetékbe Leopolder és Weirich-féle távirót és harangművet kapcsoltak be. Az állomásokat villamos ébresztőkkel ellátott védőjelzővel fedezték.

A vasúttársaság teljes vonalát a kormány az 1884. XXXIX. tc. alapján 1885. január 1-jei hatállyal államosította és a MÁV hálózatába olvasztotta be.

1.5.4. Az Alföld-Fiumei Vasút magasépítményei

Az Erdéllyel együtt Romániához került egykori AFVT vonalnak építészetileg is a legfontosabb állomása Nagyszalonta volt. A társaság többi állomásának felvételi épületeihez hasonlóan itt is két-szintes, nyerstéglával burkolt, párkányokkal és ablak-ajtókeretekkel szépen tagolt architektúrájú alkotás mutatkozik. Az épület 6 ablaktengely méretű volt, perontető nem épült. Az utasokat a vágánytól kerítéshez hasonlítható, ácsolt korlát választotta el.

(Folytatás következik)